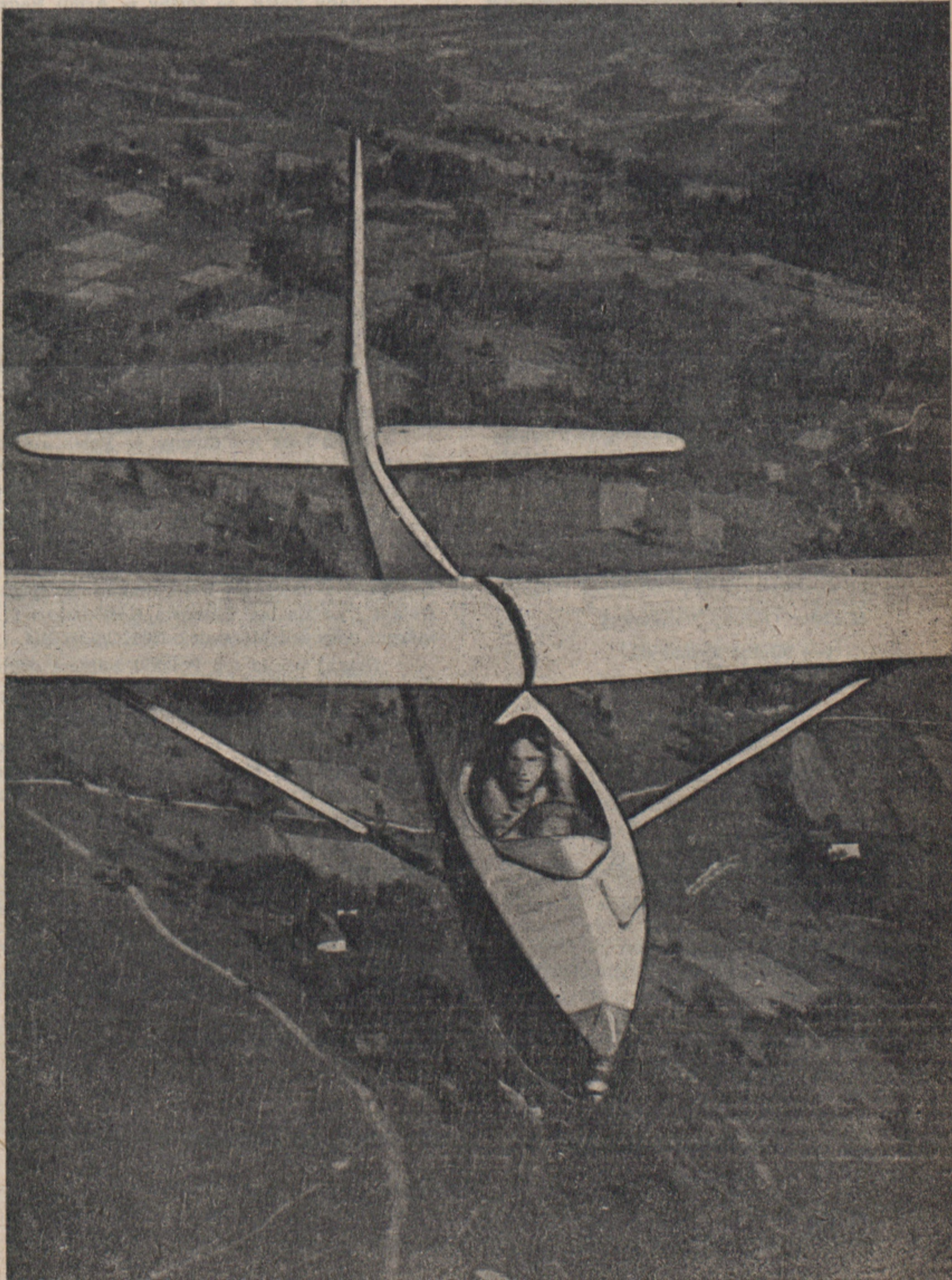
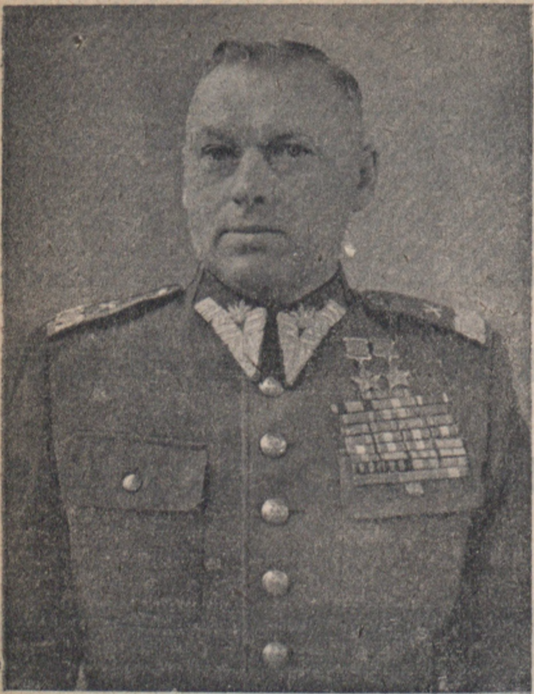
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 46 (178)

8 – 15 LISTOPADA 1949





KOMUNIKAT
ZE WSPÓLNEGO POSIEDZENIA RADY PAŃSTWA i RADY MINISTRÓW

Na wspólnym posiedzeniu Rady Państwa i Rady Ministrów w dniu 6 listopada Prezydent Bolesław Bierut zakomunikował co następuje:

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bolesław Bierut, zważywszy, że Marszałek Rokosowski jest Polakiem i cieszy się popularnością w narodzie polskim, zwrócił się do Rządu Radzieckiego z prośbą o skierowanie, o ile to jest możliwe, Marszałka Rokosowskiego do dyspozycji Rządu Polskiego dla służby w Wojsku Polskim.

Rząd Radziecki, mając na względzie przyjazne stosunki, które łączą ZSRR i Polskę i biorąc pod uwagę, że Marszałek Rokosowski decyzję w tej sprawie pozostawił w pełni Rządowi Radzieckiemu, zgodził się uczynić zadość prośbie Prezydenta Bolesława Bieruta, zwolniwszy Marszałka Rokosowskiego, zgodnie ze zleceniem Prezydium Najwyższej Rady ZSRR, ze służby w Armii Radzieckiej i skierował go do dyspozycji Rządu Polskiego.

MIANOWANIE KONSTANTEGO ROKOSOWSKIEGO MARSZAŁKIEM POLSKI

Do

Obywatela

Konstantego Rokosowskiego

w Warszawie

Na podstawie art. 12 pkt. 2 Dekretu z dnia 3 kwietnia 1948 r. (Dz. U. Nr 20, poz. 135), za wyjątkowe zasługi dla Rzeczypospolitej Polskiej i Wojska Polskiego w okresie wspólnej walki z najeźdźcą hitlerowskim, mianuję Obywatela Marszałkiem Polski.

Prezydent Rzeczypospolitej

(—) Bolesław Bierut

Minister Obrony Narodowej

(—) Michał Żymierski

PISMO MARSZAŁKA MICHAŁA ŻYMIERSKIEGO DO PREZYDENTA R. P.

Do

Prezydenta Rzeczypospolitej

Ob. Bolesława Bieruta

Zgodnie z powierzonymi mi przez Obywatela Prezydenta nowymi zadaniami i nową funkcją państwową, proszę Obywatela Prezydenta o zwolnienie mnie z dotychczasowej pracy na stanowisku Ministra Obrony Narodowej.

Minister Obrony Narodowej

(—) Michał Żymierski

Marszałek Polski

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ

Rozkaz Nr 82

Generałowie, Admirałowie, Oficerowie, Podoficerowie i Szeregowcy!

Z dniem dzisiejszym zostały mi powierzone przez Prezydenta Rzeczypospolitej nowe funkcje państwowe. Na stanowisko Ministra Obrony Narodowej zostaje powołany przez Prezydenta Rzeczypospolitej Marszałek ROKOSOWSKI, wielki żołnierz, wychowany w sławnej stalinowskiej szkole dowódców.

Naród nasz jest dumny, że Polak, robotnik warszawski, stał się jednym z najznakomitszych dowódców w wojnie z hitleryzmem, okrył się sławą zwycięzcy spod Stalingradu i Kurska, zapisał się po wsze czasy w dziejach Narodu Polskiego, jako dowódca wojsk radzieckich, które wyzwoliły ziemie polskie.

Wojsko Polskie łączą z Marszałkiem Konstantym ROKOSOWSKIM szczególnie mocne, bo zrodzone w bojach pod Jego dowództwem, więzy wspólnej walki z najeźdźcą hitlerowskim. Swój pełen chwały szlak bojowy odbywała I Dywizja im. Tadeusza Kościuszki i I Armia Polska w ramach frontu, którym dowodził Marszałek ROKOSOWSKI.

Dzisiaj wielki ten Polak i żołnierz obejmuje odpowiedzialne stanowisko Ministra Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej.

Generałowie, admirałowie, oficerowie, podoficerowie i szeregowcy!

Dziękując Wam w imieniu służby za dotychczasowy Wasz ofiarny trud żołnierski, wierzę głęboko, że pod tak znakomitym dowódcą, wespół z całym narodem, jeszcze bardziej umocnicie siłę obronną naszej Ojczyzny.

Niech żyje Polska Ludowa i Jej zbrojne ramię — Wojsko Polskie!

Niech żyje Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Prezydent Bolesław BIERUT!

Rozkaz powyższy odczytać przed frontem wszystkich jednostek wojskowych.

I Wiceminister Obrony Narodowej
EDWARD OCHAB
generał brygady

M. ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

Warszawa, dnia 7 listopada 1949 r.

MIANOWANIE MARSZAŁKA KONSTANTEGO ROKOSOWSKIEGO MINISTREM OBRONY NARODOWEJ

Do
Obywatela Konstantego Rokosowskiego
Marszałka Polski
w Warszawie

Na podstawie art. 45 ust. 1 Konstytucji z dnia 17 marca 1921 r. w związku z art. 13 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej Polskiej — mianuję Obywatela Marszałka Ministrem Obrony Narodowej.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) BOLESŁAW BIERUT

Prezes Rady Ministrów
(—) JÓZEF CYRANKIEWICZ



MINISTERSTWO
OBRONY NARODOWEJ

Rozkaz Nr 83

Generałowie, Admirałowie, Oficerowie, Podoficerowie i Szeregowcy!

W dniu dzisiejszym zostałem przez Prezydenta Rzeczypospolitej powołany na stanowisko Ministra Obrony Narodowej i objąłem dowództwo Wojska Polskiego.

W imieniu Wojska i swoim własnym życzę memu poprzednikowi, Marszałkowi Żymierskiemu, dalszej, owocnej pracy dla dobra Ojczyzny na nowym posterunku, na który zostaje powołany.

Żołnierze!

Przypadło mi w udziale w ciągu długich lat służyć sprawie ludu pracującego w szeregach bohaterskiej Armii Radzieckiej. Losy wojny sprawiły, że byłem dowódcą tego frontu, w ramach którego walczyli bohatersko żołnierze powstającego ludowego Wojska Polskiego, żołnierze I Dywizji, a później I Armii na sławnym szlaku bitewnym od Lenino poprzez Warkę, Warszawę, Gdańsk, Gdynię, Kołobrzeg, Wał Pomorski aż do Berlina.

Dumny jestem, jako ówczesny dowódca frontu i jako Polak z doniosłego wkładu, wniesionego przez Wojsko Polskie u boku Armii Radzieckiej w dzieło rozgromienia faszyzmu i wyzwolenia narodów.

Dziś obejmuję dowództwo Wojska Polskiego, zahartowanego w zwycięskich bojach o wolność Ojczyzny, przepojonego braterskim uczuciem przywiązania i szacunku dla Armii Radzieckiej, stojącego w jednym szeregu z armiami bratnich republik ludowych na straży pokoju, demokracji i socjalizmu.

W poczuciu obowiązków, jakie zostały na mnie nałożone przez Kraj i Prezydenta, w poczuciu odpowiedzialności, jaką ponoszę wobec narodu polskiego i polskiego ludu pracującego, z którego wyrosłem i z którym zawsze czułem się związany całym swym sercem, oraz bratniego nam narodu radzieckiego, który mię wychował jako żołnierza i dowódcę — obejmuję powierzony mi posterunek, aby wszystkie swe siły poświęcić dalszemu rozwojowi i umocnieniu naszego Wojska i obronności Rzeczypospolitej.

Wraz z Armią Radziecką stać będziemy na straży pokoju, którego orędownikiem i obrońcą jest wielki STALIN.

Szeregowym i oficerom Wojska Polskiego

rozkazuję:

wzorem bohaterów spod Lenino, Warszawy, Gdańska, Budziszyna, Berlina stać wiernie na straży Polski Ludowej, Jej Niepodległości i nienaruszalności Jej granic na Odrze, Nysie i Bałtyku;

zacieśniać węzły braterstwa z potężną Armią Radziecką i armiami krajów Demokracji Ludowej;

pogłębiać pracę polityczną i wyszkolenie bojowe, umacniać świadomą dyscyplinę wojska i jego nierozerwalny związek z ludem pracującym, gospodarzem naszej wyzwolonej Ojczyzny.

Niech żyje Polska Ludowa!

Niech żyje sojusz Polsko-Radziecki!

Niech żyje Najwyższy Zwierzchnik Sił Zbrojnych Prezydent Bolesław BIERUT!

Rozkaz powyższy odczytać przed frontem wszystkich jednostek Wojska Polskiego.

I Wiceminister Obrony Narodowej
EDWARD OCHAB
generał brygady

Minister Obrony Narodowej
KONSTANTY ROKOSOWSKI
Marszałek Polski

Warszawa, dn. 7 listopada 1949 r.

PISMO PREZYDENTA R. P. DO MARSZAŁKA MICHAŁA ŻYMIERSKIEGO

Do
Obywatela
Michała Żymierskiego
Ministra Obrony Narodowej
Marszałka Polski
w Warszawie

Przychylając się do zgłoszonej prośby — na podstawie art. 45 ust. 1 Konstytucji z dnia 17 marca 1921 r. w związku z art. 13 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej Polskiej — zwalniam Obywatela Marszałka ze stanowiska Ministra Obrony Narodowej.

Równocześnie wyrażam podziękowanie za zasługi położone przez Obywatela Marszałka w tworzeniu Wojska Polskiego, w walkach o wyzwolenie Polski i w kształtowaniu kadr ludowego Wojska Polskiego, którym chlubi się cały naród.

Wierzę, że również na nowym, ważnym posterunku pracy państwowej Obywatel Marszałek służyć będzie całą Swą wiedzą i doświadczeniem Polsce Ludowej.

Prezydent Rzeczypospolitej
(—) Bolesław Bierut

Prezes Rady Ministrów
(—) Józef Cyrankiewicz

UCHWAŁA RADY PAŃSTWA W SPRAWIE UZUPEŁNIENIA SKŁADU RADY PAŃSTWA

Na podstawie art. 15 ust. 3 Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r. o ustroju i zakresie działania najwyższych organów Rzeczypospolitej oraz w związku z uchwalonym przez Radę Państwa i Radę Ministrów w dniu 6 listopada 1949 r. projektem Ustawy Konstytucyjnej o zmianie Ustawy Konstytucyjnej z dnia 19 lutego 1947 r., Rada Państwa w razie uchwalenia przez Sejm Ustawodawczy powyższego projektu — jednomyślnie postanawia wystąpić do Sejmu Ustawodawczego z wnioskiem o uzupełnienie składu Rady Państwa przez powołanie na jej członka Ob. Michała Żymierskiego Marszałka Polski.

DROGA WALK i ZWYCIĘSTW

Kiedy pamiętnego lipca 1944 r. wojska radzieckie w ciężkich walkach z najeźdźcą hitlerowskim sforsowały Bug i zaczęły wyzwalać ziemię polską — rozradowani mieszkańcy wsi i miast Lubelszczyzny, cisnąc się w podzięce do radzieckich maszyn bojowych i samochodów, zwrócili uwagę na wysoką, smukłą postać dowódcy wyzwoleńczych wojsk, który z uśmiechem szczęścia i wyraźnym rozrzewnieniem ściskał wyciągające się do niego dłonie.

Gdy przemówił, odpowiadając na gorączkowe słowa dziękczynienia, okazało się, że mówi piękną, czystą polszczyzną.

Polak? Tak jest, Polak, rodem z Warszawy. Polak — czołowym dowódcą wyzwoleńczych oddziałów radzieckich!

Lotem błyskawicy rozeszła się ta wieść na szlaku wyzwoleńczym armii. I chłopaki nadbużańskie, nauczyciele chełmscy, robotnicy lubelscy — setki tysięcy Polaków powtarzało sobie z dumą, że na czele wojsk radzieckich, które wyzwalają Lubelszczyznę, stoi rodak warszawski, słynny marszałek najlepszej armii świata, który gromi najeźdźców hitlerowskich, patrzy na wyzwolonych ludzi jasnymi, polskimi oczyma i wita ich serdecznie w języku ojczystym.

Takie było powitanie Marszałka Konstantego Rokosowskiego z ziemią ojczystą — po 30 latach rozłąki.

Dzieciństwo

Konstanty Rokosowski urodził się w roku 1896 w Warszawie, w rodzinie maszynisty kolejowego, Ksawerego Konstantego Rokosowskiego.

Ojciec, ciężko kontuzjowany w katastrofie kolejowej i pozbawiony jakiejkolwiek pomocy socjalnej, zmarł w roku 1904.

W 1910 roku umiera mu matka. Niespełna 14-letni chłopiec musi żegnać się z dzieciństwem, ze szkołą, z nauką, której tak gorąco łaknął. Trzeba było dzielić los robotniczego dziecka owych czasów — wziąć się do pracy i zarabiać na utrzymanie.

Pierwsza walka

Młodociany Kostek Rokosowski zaczyna pracować w fabryce trykotarskiej przy ul. Szerokiej, w tej samej, gdzie pracowała matka. W poszukiwaniu solidnej kwalifikacji przerzuca się jednak wkrótce na inną robotę. Pracuje w Warsztatach Kamieniarskich majstra Wysockiego na Pradze. Silny, zręczny i zdolny chłopak szybko nabywa umiejętności rzeźbiarza w granicie i marmurze. Kiedy warsztat Wysockiego uzyskuje roboty przy budowie mostu Poniatowskiego na Wiśle, Kostek Rokosowski jest jednym z najzręczniejszych kamieniarzy, obciosywujących granitowe części mostu.

Jest rok 1912. Po krwawej masakrze robotników rosyjskich nad Leną, w dalekiej Syberii, ogarnia całe imperium carskie potężna fala strajków i manifestacji. Strajkują robotnicy Moskwy i Piotrogradu, strajkuje również proletariat Warszawy, ramię przy ramieniu z robotnikami rosyjskimi przeciwko wspólnemu wrogowi — caratowi i kapitalistom.

Płomień walk ogarnia także robotników kamieniarskich. Młodociany Rokosowski wraz z towarzyszami pracy bierze udział w potężnej manifestacji robotników warszawskich. Następuje szarża carskich żandarmów. Pod ich ciosami pada chorąży demonstracji. Sztandar, czerwony sztandar robotniczy, symbol nieugiętej walki o wolność, jest zagrożony!

Jednym skokiem dopada Kostek sztandaru. Nie, nie wolno go przecież oddać w ręce wroga. Chwyta za drzewce, energiczne pociągnięcie — i oderwany od drzewca sztandar jest już w ręku Kostka, już znika pod bluzą na piersiach chłopca. W tej chwili ciężka łapa żandarma spada na jego ramię.

Następują ponure miesiące w celi więziennej na Pawiaku — rozjaśnione jedynie rozmowami ze starszymi towarzyszami doli, którzy młodemu robotnikowi zaczynają objawiać prawdę walki klasowej o lepszą przyszłość ludu i ojczyzny.

Wojna

Po wyjściu z więzienia Kostek przenosi się do Grójca pod Warszawę. Tutaj w 1914 r. zostaje powołany, jak wszyscy jego rówieśnicy w wieku poborowym, do wojska carskiego.

Zaczyna coraz lepiej pojmować, że aby marzenia jego spełniły się, trzeba obalić panowanie cara i panowanie kapitalistów, trzeba, by lud sam wziął we własne ręce swoje losy.

Teraz dociera do świadomości Konstantego Rokosowskiego głos socjalizmu, głos Lenina i Stalina.

Cóż dziwnego, że na pierwszy zew rewolucji, Rokosowski staje w jej szeregach? Rozumie przecież, że tu na polach walk rewolucyjnych o władzę radziecką, rozstrzygają się również losy Polski. To przecież rewolucja radziecka proklamowała głośno i bez zastrzeżeń niepodległość Polski. Rozumie więcej — że sprawa Rewolucji Październikowej jest sprawą ludzi pracy na całym świecie, że wyzwolenie ludu rosyjskiego z jarzma kapitalistycznego zapowiada również — wcześniej lub później wyzwolenie ludu polskiego. Rokosowski jest jednym z wielu tysięcy Polaków, którzy czynnie stanęli w szeregach rewolucji, głosząc, że „sprawa walk rewolucyjnych w Rosji jest naszą sprawą" i ślubując, „walczyć w imię Republiki Rad za sprawę socjalizmu i braterstwa ludów".

Pod sztandarem rewolucji

W dniach Wielkiej Rewolucji Październikowej Konstanty Rokosowski wraz z innymi rewolucyjnymi żołnierzami przekształca swój pułk w jednostkę Czerwonej Gwardii. Rokosowski już wówczas wyróżnia się swoim doświadczeniem bojowym i zdolnościami, toteż w tym nowopowstałym czerwonogwardyjskim Kargopolskim Oddziale Kawalerii zostaje wysunięty na stanowisko zastępcy dowódcy.

Wojska Kołczaka zostały rozbite przez Armię Czerwoną, sam Kołczak rozstrzelany w Irkucku. Ale młody kawalerzysta jeszcze prowadzi swój czerwony pułk na wschodnią stronę jeziora Bajkalskiego, jeszcze gromi interwencyjne oddziały japońskie pod Ułan Ude, jeszcze bierze udział w rozbiciu oddziałów kontrrewolucyjnych barona Ungerna-Sternberga na piaskach Mongolii. Dwa radzieckie ordery Czerwonego Sztandaru i mongolski order Czerwonego Sztandaru, otrzymany od wdzięcznej Mongolskiej Republiki Ludowej — nagrodziły wówczas męstwo i rewolucyjną ofiarność Konstantego Rokosowskiego.

Studia wojskowe

Rewolucja zwyciężyła. Armia Czerwona pokonała kontrrewolucyjne oddziały carskich generałów i burżuazji rosyjskiej oraz armie interwencyjne 14 państw kapitalistycznych. Rozpoczął się okres twórczej, pokojowej pracy Republiki Radzieckiej.

Ale syn robotniczej Warszawy, żołnierz Rewolucji Socjalistycznej Konstanty Rokosowski, dobrze rozumie, że pierwsze w dziejach państwo socjalistyczne — drogowskaz dla mas ludowych całego świata — nie jest wolne od niebezpieczeństwa, dopóki istnieje otoczenie kapitalistyczne. Pozostaje więc w Armii Czerwonej i pracuje nad umocnieniem i rozbudową sił zbrojnych, stojących na straży państwa robotników i chłopów — dumy i nadziei mas ludowych całego świata.

SYN LUDU

Powołanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bolesława Bieruta na stanowisko Ministra Obrony narodowej Marszałka Konstantego Rokosowskiego jest wydarzeniem, które lotnicy, młodzież i cały naród polski przyjmują z entuzjazmem i najgłębszą radością.

Wiadomość tę przyjmują ze wzruszeniem dlatego, że marszałek Rokosowski, dziecko robotniczej Warszawy, — wódz zahartowany w walkach o wielką Rewolucję Październikową, bohater spod Stalingradu i Moskwy, dowódca wychowany w wielkiej szkole stalinowskiej — powrócił po trzydziestu z górą latach do tej Polski, o którą walczył jako młody robociarz warszawski, do Polski, w której kontynuować będzie mógł walkę i pracę dla tych ideałów, którym poświęcał życie, dla sprawy socjalizmu, pokoju i lepszego jutra ludzkości, powrócił do ludowego Wojska Polskiego, któremu jego wspaniały talent żołnierski jest potrzebny.

Konstanty Rokosowski na czele Wojska Polskiego, to gwarancja dalszego umocnienia wojska. On najlepiej może przekazać naszemu młodemu wojsku całe olbrzymie doświadczenie wojskowe, nagromadzone przez Armię Radziecką, doświadczenie dowódcy wychowanego w wielkiej radzieckiej szkole, w toku czterech lat wojny z hitleryzmem.

Dumą napełnić musi każdego Polaka fakt, że dowódca, który pod bezpośrednim kierownictwem Józefa Stalina gromił faszystów niemieckich pod Stalingradem, pod Kurskiem, na Białorusi, nad Bugiem i Wisłą, w Prusach Wschodnich i nad Odrą — jest naszym rodakiem, jest Polakiem — synem warszawskiego kolejarza, kamieniarzem, który budował Most Poniatowskiego i w młodzieńczym wieku był już uczestnikiem robotniczej demonstracji i więźniem Pawiaka.

MARSZAŁKA ROKOSOWSKIEGO

Jakby przeczuł, że Armia rewolucji, której oddał swe siły i zdolności, przyniesie kiedyś wyzwolenie Polsce, rozbijając siły faszystowskie, umożliwi jej wkroczenie na drogę socjalizmu! Jakby przewidział, że to wszystko, co zawdzięcza radzieckim szkołom wojskowym i nieprześcign onej radzieckiej myśli wojskowej — swoją ogromną, leninowsko-stalinowską wiedzę wojskową, swój wysoki kunszt bojowy, swoje znakomite umiejętności bicia i pokonywania wroga — będzie mógł oddać na usługi walczącej o wolność i powstającej do nowego, socjalistycznego życia ojczyzny!

W 1925 roku kończy ze znakomitymi wynikami Wyższą Szkołę Wojskową, a w r. 1929 — Wyższe Akademickie Kursy Sztabu Generalnego. Dowodzi brygadą kawalerii, potem dywizją kawaleryjską i wreszcie korpusem kawaleryjskim.

W chwili wybuchu wojny radziecko-niemieckiej Konstanty Rokosowski dowodzi korpusem pancernym w stopniu generała-majora.

W obronie Moskwy

Wykorzystując czynnik zdradzieckiego zaskoczenia oraz początkowej przewagi sprzętu technicznego potężne zagony hitlerowskie zmierzały ku sercu państwa socjalistycznego — Moskwie.

Ale w Moskwie był Stalin, a w Armii pod jego genialnym kierownictwem znakomici dowódcy, wychowankowie stalinowskiej strategii i taktyki. Wśród nich również gen. Rokosowski.

Jednym z najbardziej odpowiedzialnych odcinków w tym planie, obronę szosy prowadzącej z Wołokołamska do Moskwy powierzył Stalin 16 armii, dowodzonej przez gen. Rokosowskiego. Od połowy października do końca listopada armia Rokosowskiego bohatersko odpierała wściekłe ataki potężnie opancerzonej, tak zwanej „północnej grupy uderzeniowej“ nieprzyjaciela. Na szosie Wołokołamskiej żołnierze i ich dowódca przejawili bezprzykładne męstwo, ofiarność, pogardę śmierci i umiejętną taktykę walki z przeważającymi siłami natarcia.

5 grudnia rozpoczęło się natarcie radzieckie, które doprowadziło do odrzucenia Niemców spod Moskwy.

Obrońca Stalingradu

W czerwcu 1942 roku bohater spod Moskwy, gen. lejtnant Rokosowski zostaje mianowany dowódcą Frontu Briańskiego. Ponieważ jednak na tym odcinku panuje wówczas względna cisza, zostaje w dwa miesiące później przeniesiony przez Kwaterę Główną na stanowisko dowódcy Frontu Dońskiego, przed którym stanęło właśnie zadanie wzięcia udziału w operacji stalingradzkiej.

Jakie było w tym planie stalinowskim zadanie wojsk gen. pułkownika Rokosowskiego?

O tym, że było poważne, wiedzieli nawet starzy żołnierze, którzy znali swego dowódcę frontu z dawnych walk.

Było obyczajem tego dowódcy frontu rozmawiać przed bitwą z żołnierzami, poznawać ich troski i kłopoty, dodawać im otuchy, radzić i pouczać, wyjaśniać osobiście bezpośrednie zadania.

Rozmowa z żołnierzami toczyła się tym razem w ziemiance na pierwszej linii.

— Myśmy Was już widzieli, obywatelu generale.

— Gdzie? — pyta generał.

— Pod Moskwą. Pod Waszym dowództwem młóciliśmy tam faszystów. Teraz też zaraz zrozumieliśmy, że coś się święci. Niedługo zaczniemy „fryców“ domłócać.

— Dlaczego tak sądzicie? — zapytał ubawiony generał.

— Przecież Stalin by Was, obywatelu generale tutaj niepotrzebnie nie posyłał — odpowiedział rezolutnie doświadczony żołnierz.

19 listopada wojska Frontu Dońskiego pod dowództwem gen. Rokosowskiego ruszyły z rejonu na północ od Stalingradu ku południowi, pierwszego dnia natarcia przełamały obronę niemiecką, przebyły w ustawicznych walkach około stu kilometrów i połączyły się z jednostkami pancernymi, idącymi jednocześnie od południa. W ten sposób zgrupowanie wojsk niemieckich pod Stalingradem zostało zamknięte stalową obręczą.

Następne zadanie — rozbicie i zniszczenie otoczonych wojsk — powierzył Generalissimus Stalin generałowi Rokosowskiemu. Zadanie to zostało wykonane po mistrzowsku. 2 lutego 1943 roku przedstawiciel Kwatery Głównej, Marszałek Woronow i dowódca operacji gen. Rokosowski mogli zameldować Stalinowi o całkowitym rozbiciu niemieckiego zgrupowania stalingradzkiego w sile 4 korpusów piechoty i 2 korpusów pancernych oraz o wzięciu około 90 tysięcy jeńców, w tym 23 generałów i jednego feldmarszałka.

Tego zimowego poranka mógł pogromca hitlerowców spod Stalingradu powiedzieć sobie: dziś zostały położone podwaliny pod wyzwolenie Warszawy.

Bohater rozstrzygających bojów

Ciężka i trudna, ale pełna chwały, była droga Konstantego Rokosowskiego do Warszawy. Od granic Polski dzieliły go spod Stalingradu jeszcze 2 tysiące kilometrów, wypełnionych hitlerowskimi wojskami, najeżonymi bunkrami, pasami obronnymi i fortami.

Rokosowski jest dowódcą i bohaterem wielu ciężkich walk o rozstrzygającym znaczeniu. Jego imię staje się sławne, jako jednego z najbardziej utalentowanych dowódców szkoły stalinowskiej. Wódz Naczelny Józef Stalin posyła go też na najbardziej odpowiedzialne odcinki gigantycznego frontu.

Jako dowódca Frontu Centralnego bohatersko wytrzymuje wraz ze swymi żołnierzami w roku 1943 pod Kurskiem potężną próbę rozpaczliwej ofensywy hitlerowskiej.

Pod koniec 1943 roku gen. Rokosowski mianowany zostaje dowódcą 1. Frontu Białoruskiego. Na czele wojsk tego frontu bierze udział w wyzwoleniu Białorusi. Otacza i niszczy bobruiskie zgrupowanie hitlerowców — przy czym na polu walki zostaje około 50 000 żołnierzy nieprzyjacielskich, około 25 tysięcy dostaje się do niewoli; wyzwala Słuck, Stołpce i Nieśwież, współdziała w natarciu na Mińsk, dociera do Prypeci, stąd zawraca na południe, 6 lipca 1944 roku wyzwala Kowel i na czele swoich wojsk idzie niepowstrzymanie na Bug do Polski.

Wśród polskich żołnierzy

Był to 1944 rok. 1. Armia podporządkowana została operacyjnie dowództwu 1. Frontu Białoruskiego i częstym gościem w jednostkach polskich był dowódca frontu.

Wysoki, wysportowany, w każdym calu żołnierz i dowódca — nie wiadomo było czym sobie bardziej ujmuje serca oficerów i żołnierzy, czy swą nienaganną, trochę śpiewną polszczyzną, czy niezwykłą prostotą i skromnością obejścia, czy troską o najprostsze sprawy życiowe żołnierzy, czy wreszcie niezwykle wysokim poziomem uwag inspekcyjnych lub wskazań szkoleniowych. Czuło się w nim urodzonego dowódcę, który kocha żołnierzy i umie w równej mierze o nich dbać, co od nich wymagać. A kiedy gruchnęła wśród braci żołnierskiej wieść, że to Polak i że to właśnie „ten Rokosowski spod Stalingradu“ — ludzie lgnęli doń i przy spotkaniach otwierali mu serca jak ojcu.

Dumna była 1. Armia z takiego dowódcy frontu. Rodak — jednym z czołowych dowódców radzieckich, człowiek bliski Stalinowi. Łatwo wyobrazić sobie,

---

POLSKIEGO

Marszałek Konstanty Rokosowski w roku 1944 powrócił do Polski jako zwycięski wódz, któremu dane było najwyższe szczęście — wyzwolić ogromną część ojczystego kraju z hitlerowskiej niewoli.

Miliony Polaków ujrzały wtedy w Konstantym Rokosowskim jednego z wodzów tej bohaterskiej Armii, która po strasznej nocy niewoli przyniosła z sobą jutrzenkę wolności.

Dziesiątki miast polskich jego właśnie witały łzami radości, jako tego, który położył kres ich męczarniom.

Dzisiaj, gdy marszałek Konstanty Rokosowski staje na czele ludowego Wojska Polskiego, cały nasz naród wita w nim jednego z najlepszych swych synów; sławnego na cały świat dowódcę, żołnierza, którego imię dziesiątki razy wymieniane było w pamiętnych, historycznych rozkazach wielkiego Stalina, bohatera, którego naród radziecki honorował setkami salw armatnich i uczcił najwyższymi swoimi zaszczytami.

Marszałka Rokosowskiego witają w Polsce lotnicy Odrodzonego Lotnictwa Polskiego, żołnierze i oficerowie Wojska Polskiego, którymi odtąd będzie dowodził. Wita go polska klasa robotnicza, której jest jednym z najlepszych synów. Wita go naród polski — warszawskiego robociarza, kontynuatora walk „o wolność naszą i waszą“, bohatera wojny przeciwko faszyzmowi hitlerowskiemu, dowódcę wojskowego najwyższej klasy.

Polska oddała straż swoich granic w ręce najbardziej niezawodnego dowódcy. Pod jego dowództwem Wojsko Polskie będzie broniło pokojowej i twórczej pracy narodu polskiego. Wojsko Polskie jest częścią sił zbrojnych międzynarodowej armii pokoju. Będzie ono umacniało i broniło pokoju światowego.

Z uczuciem głębokiej radości i dumy wita lotnicza młodzież Polski Ludowej na czołowym stanowisku jednego z najlepszych synów ludu polskiego.

jak przyjęli żołnierze polscy wiadomość, że to pod jego właśnie dowództwem będą forsować Bug i wyzwalać ziemię ojczystą.

Na ziemi ojczystej

Równo 30 lat minęło od chwili, gdy tę ziemię musiał opuścić. Ale czyż mógł marzyć kiedykolwiek, że dane mu będzie wrócić na czele wojsk wyzwoleńczych, że wysiłek i krew właśnie jego żołnierzy przyniesie pierwszemu skrawkowi jego ziemi ojczystej wolność i że dane mu będzie dowodzić również polskimi żołnierzami, wieść ich do walki o wolność i szczęście ojczyzny miłej.

Pomyślał ze wzruszeniem o człowieku, któremu zawdzięcza to wszystko i któremu ojczyzna zawdzięcza tak wiele: Stalin.

Ale rozkaz Stalina brzmiał — naprzód, naprzód, naród polski czeka!

22 lipca gen. Rokosowski na czele wojsk I Frontu Białoruskiego wyzwala Chełm. Tego samego dnia na tym pierwszym skrawku wyzwolonej ziemi polskiej konstytuuje się pierwsza władza ludowego państwa — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego. Zostają położone pierwsze fundamenty pod Polskę, o której śniły pokolenia robotników polskich, o której śnił również niegdyś młody kamieniarz warszawski — pod Polskę bez ucisku i wyzysku człowieka przez człowieka.

Spełniła się wiara całego świadomego życia Konstantego Rokosowskiego. Armia kraju socjalistycznego, armia w którą wierzył i której oddał trzydzieści lat swego życia, umożliwiła jego ojczyźnie wyzwolenie nie tylko z jarzma obcego najazdu, ale i z ucisku rodzimego kapitalisty. Armia Wyzwolenia Narodów — jakim szczęściem i jakim zaszczytem było w tej armii służyć i walczyć o jej wolnościowe ideały!

23 lipca wyzwolony został Lublin, potem Dęblin i Puławy, potem Łuków, Siedlce, Garwolin, Mińsk Mazowiecki. W zaciekłych walkach z doborowymi dywizjami SS, które stawiają rozpaczliwy opór, jednostki radzieckie, a obok nich i dywizje polskie, posuwają się naprzód i 14 września wyzwalają Pragę. Dowódca frontu staje nad Wisłą.

Nad Wisłą

W początkach sierpnia 8. Armia Gwardyjska, wsławiona walkami pod Stalingradem, forsuje Wisłę pod Warką i tworzy tam przyczółek, wściekle i długotrwale atakowany przez doborowe pancerne jednostki niemieckie. W walkach o utrzymanie przyczółka wsławiła się również polska 1. Brygada Pancerna.

Jednocześnie następują próby sforsowania Wisły pod Dęblinem i Puławami, krwawo odparte przez nieprzyjaciela. Z kolei trwa zacięta walka o Pragę, a w dwa dni po jej wyzwoleniu dowódca frontu nakazuje rozpocząć próby sforsowania Wisły w samej Warszawie, by przyjść z pomocą powstańcom. Artyleria Frontu udziela jednocześnie potężnej pomocy powstańcom: lawina ognia i stali spada na stanowiska niemieckie. Samoloty radzieckie dokonują noc w noc zrzutów broni, lekarstw i żywności dla powstańców. Dzieje się to, pomimo że zbrodnicze dowództwo AK odmówiło porozumienia się w tej sprawie z Armią Radziecką. Bohaterskie próby utrzymania się polskich jednostek na Czerniakowie zawodzą z powodu zdradzieckiej i kapitulanckiej postawy Bora, który nakazuje powstańcom wycofać się z terenów objętych operacją.

Syn warszawskiego kolejarza, robotnik polski Konstanty Rokosowski wraca do Polski nie tylko jako jeden z czołowych dowódców Armii Radzieckiej, walczącej o wolność ludów, ale także jako dowódca dziesiątek tysięcy żołnierzy polskich, walczących o wolność swej ojczyzny.

Na Prusy i nad Bałtyk

W końcu 1944 roku Marszałek Konstanty Rokosowski obejmuje dowództwo II Frontu Białoruskiego i otrzymuje zadanie współdziałania w uderzeniu na Prusy Wschodnie.

Marszałek Rokosowski rozpoczął natarcie 14 stycznia 1945 roku. W pięć dni potem wyzwolona została Mława, Działdowo i Płońsk, potem Olsztyn i Malbork, a bardziej na zachód — Toruń.

Jednocześnie lewe skrzydło wojsk Marszałka Rokosowskiego ruszyło wzdłuż Bałtyku, wyzwalając Elbląg, Grudziądz, wreszcie Gdynię i Gdańsk oraz Koszalin i Szczecin. W walkach o Gdynię i Gdańsk brała udział pod dowództwem Marszałka Rokosowskiego Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte.

Wspaniały szlak bojowy bohaterskiego Marszałka zakończył się na Łabie. W ramach operacji berlińskiej jednostki II Frontu Białoruskiego otrzymały zadanie głębokiego oskrzydlenia stolicy Niemiec i wyjścia ku Łabie. Zadanie to zostało wykonane. Po zakończeniu wojny Marszałek Rokosowski objął dowództwo północnej grupy wojsk radzieckich.

Marszałek Konstanty Rokosowski został przez rząd radziecki dwukrotnie odznaczony zaszczytnym tytułem Bohatera Związku Radzieckiego, pięciokrotnie Orderem Lenina, sześciokrotnie orderem Czerwonego Sztandaru, odznaczony jest również orderem Suworowa I stopnia, orderem Kutuzowa I stopnia, orderem Zwycięstwa, medalem Dwudziestolecia Armii Radzieckiej, medalem Trzydziestolecia medalami: Za Obronę Moskwy, Za Obronę Stalingradu, Za Warszawę, Za Królewiec, Za Zwycięstwo nad Niemcami. Rząd polski nadał Marszałkowi Konstantemu Rokosowskiemu najwyższe odznaczenia państwowe: order Grunwaldu I klasy, Virtuti Militari I klasy z gwiazdą oraz medale: Za Warszawę, Za Odrę i Nysę, Za Zwycięstwo. Odznaczony jest również mongolskim orderem Czerwonego Sztandaru, francuską Legią Honorową I klasy oraz gwiazdą „Grand Officier", angielskim krzyżem komandorskim Łaźni z Gwiazdą, amerykańskim orderem „Legion of Merit" oraz duńskim Krzyżem Chrystiana X.

Znowu w Ojczyźnie

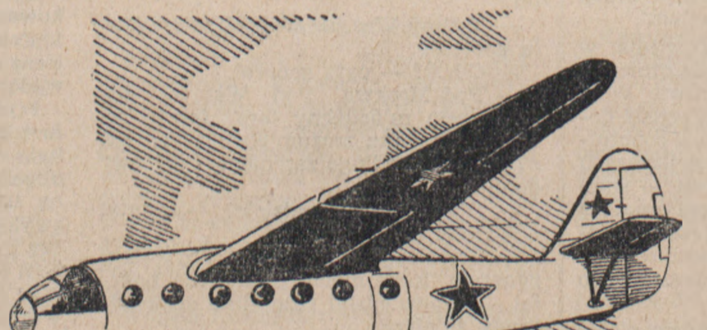
Z uczuciem głębokiej radości i dumy wita Wojsko Polskie w swoich szeregach i na czołowym stanowisku jednego z najlepszych synów narodu polskiego, żołnierza Rewolucji Radzieckiej, sławnego dowódcę stalinowskiej szkoły, pogromcę faszyzmu hitlerowskiego, wyzwoliciela ogromnych połaci ziemi polskiej.

Całym swoim życiem rewolucjonisty i żołnierza Marszałek Konstanty Rokosowski dobrze zasłużył się sprawie wolności ludów, dobrze zasłużył się narodowi polskiemu.

ZSRR

W okresie powojennej pięciolatki przewiduje się rozszerzenie sieci linii lotniczych do 175 000 km, rozwój komunikacji powietrznej na najważniejszych trasach łączących Moskwę z ośrodkami republik związkowych i miastami obwodowymi, a zwłaszcza z okręgami Północy i Syberii. Przewidziano również zaopatrzenie linii lotniczych w środki techniczne, pozwalające na dokonywanie regularnych lotów w ciągu całego roku, a na najważniejszych magistralach również nocą.

W Lotnictwie Cywilnym Związku Radzieckiego jest kilkuset pilotów, którzy przelecieli po milionie, a nawet po dwa miliony kilometrów. Jeden z najstarszych lotników Nowikow przeleciał 3,5 miliona km.



Podczas tegorocznego Święta Lotnictwa w Moskwie demonstrowano dwanaście dużych szybowców transportowych. Na rysunku powyżej widzimy szybowiec Cybina o rozpiętości skrzydeł 28 m i długości kadłuba 21 m. Szybowce te były holowane na 100 m linie przez samoloty komunikacyjne Ił-12.

Przy Cnetraln. Komitecie DOSAW powstało ostatnio sekcja prawniczo-ekonomiczna. Zadaniem Sekcji, której regulamin został już zatwierdzony, jest współpraca z lotnictwem ZSRR w dziedzinie studiów i opracowania zagadnień i ekonomii lotniczej oraz zagadnień zastosowania lotnictwa w różnych dziedzinach gospodarczych.

W ciągu ostatnich lat rozszerzyła się sieć komunikacji powietrznej na trasach, łączących uzdrowiska Krymu, wybrzeża czarnomorskiego i Kaukazu z Moskwą, Leningradem, Swierdłowskiem, Kijowem, Taszkentem, Baku, Nowosybirskiem. Rokrocznie tysiące ludzi pracy korzystają z komunikacji lotniczej, wyjeżdżając do uzdrowisk na urlop.

PRAWDZIWA PRZYJAŹŃ

JANUSZ PRZYMANOWSKI

(Korespondencja własna SiM-u z Bułgarii)

Prawdziwa przyjaźń nie przejawia się w pięknych słowach i szumnych deklaracjach, lecz w czynach. Uczył nas prawdziwej przyjaźni Związek Radziecki, niosąc nam wolność opłaconą sowicie krwią swych najlepszych synów, dając nam w najcięższym okresie chleb i maszyny, pomagając wiedzą swych budowniczych, techników i inżynierów. Tradycje tej najpiękniejszej, prawdziwej formy przyjaźni żyją w naszym narodzie. Przyjaźń ta łączy wszystkie narody wielkiej rodziny państw demokracji ludowej i przejawia się w serdecznej trosce o innych — bezinteresownej i szczerej pomocy.

W czasie zawodów na Zarze z inicjatywy ARP, przy pełnym poparciu PZPR i władz lotnictwa cywilnego, zostało przekazanych Bułgarii 5 szybowców.

Maszyny te zostały załadowane na pociąg i rozpoczęły podróż na południe. Formalności prawne i skomplikowane połączenia kolejowo - rzeczne (szybowce płynęły również statkiem po Dunaju) sprawiły, że dopiero w piątek, 7 października polski dar dotarł do Sofii.

W sobotę wieczór i niedzielę rano trwały prace montażowe i czyszczenie zmęczonych drogą szybowców. Przed południem trzy „Jeżyki" i dwie „Salamandry" stały w idealnie równym szeregu w Centralnej Szkole Szybowcowej w Musaczewo pod Sofią, oczekując na przyjazd gości.

O godz. 14 przybyli: przedstawiciele poselstwa polskiego w Sofii z ambasadorem Barchaczem na czele, prezes Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Bułgarskiej, Al. Obretenow, przewodniczący WKFS, gen. Władimir Stoiczew, przewodniczący NSST Krum Lekarski, gen. Zachariew z Ministerstwa Obrony Narodowej oraz wielu sportowców. Ze strony polskiej obecni byli: Włodzimierz Humen, Janusz Przymanowski i Adam Zientek.



Foto: NSST

Sekretarz Generalny ARP w rozmowie z gen. Zachariewem przy „Salamandrze"



Foto: NSST

Instruktorka Centr. Szkoły Szybowcowej w Musaczewie wręcza kwiaty ambasadorowi Barchaczowi

Poseł Barchacz przemówił do zgromadzonych w imieniu robotników polskiego przemysłu lotniczego: — „Ten skromny podarunek niech będzie wyrazem braterstwa, jakie łączy lud Polski z ludem bratniej Bułgarii... Niechaj ta uroczystość będzie jeszcze jednym ogniwem, które łączy ich w walce o trwały pokój".

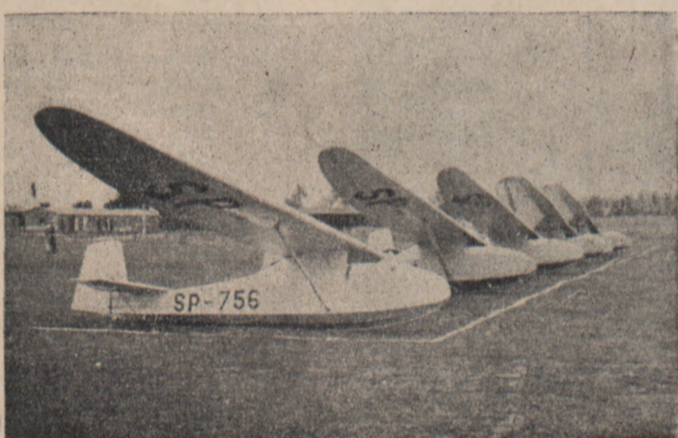
Następnie przemawiali gen. Zachariew i przewodn. NSST — Krum Lekarski.

Po przemówieniach goście przeszli na start, by zobaczyć, jak pięknie szybuje „Salamandra" pilotowana przez Adama Zientka i jak płynnie wykonuje akrobacje szybowiec prowadzony ręką naszego najlepszego pilota.

Uroczystość przekazania polskich szybowców bułgarskim pilotom nie odbywała się w obecności setek tysięcy ludzi, przemówienia były krótkie i proste, ale chciałbym Wam wszystkim w Polsce przekazać te radosne uśmiechy i mocne uściski ręki naszych bułgarskich kolegów. Chciałbym byście dobrze odczuli tę serdeczną wdzięczność, jaką widzieliśmy na ich twarzach — uczucie prawdziwej, wielkiej, niezłomnej przyjaźni.

...trzy „Jeżyki" i dwie „Salamandry" stały w idealnie równym szeregu

Foto: NSST



W ramach uroczystości odbyły się również zawody modelarskie. Na zdjęciu modelarze przed startem

Foto: NSST



AEROKLUBY

J. Konieczny

O ZIMOWYM ŚNIE — SZCZĘŚLIWA SIÓDEMKA — WSPÓŁZAWODNICTWO NIE TYLKO W GDAŃSKU — WSPOMNIENIA Z AKROBACJI — KTO KOGO HOLUJE? — W NOCY NA „JEŻYKU“ I STOJĄCA CHMURA

Nadszedł listopad — z drzew opadły żółte i brązowe liście. Mamy połowę jesieni i nie dalej, jak za miesiąc nadejdzie zima. Dotychczas zwykle o tej porze aerokluby „układały się do zimowego snu“. A obecnie — sezon trwa w całej pełni.

„W roku 1949 — pisze (peleng) w październikowej „Skrzydlatej“ — nasze lotnicze lato skończy się dopiero 1 grudnia“. Słusznie. Trzeba przyznać, że te 60 dni październikowo-listopadowego lata, które zostały do początku grudniowej jesieni, aerokluby wykorzystują w pełni. Tempo latania wcale się nie zmniejszyło, a w niektórych klubach jeszcze bardziej wzmogło.

Aerokluby, które w sezonie letnim długo namyślały się kiedy zacząć latanie, we wrześniu i październiku ruszyły ostro z miejsca i osiągnęły wcale niezłe wyniki, co zresztą uwidoczniło się w tabeli wyników II etapu współzawodnictwa.

Już w chwili obecnej siedem klubów może poszczycić się wykonaniem rocznego planu lotów szybowcowych. Są to aerokluby: Bielsko-Bialski, Białostocki, Kielecki, Poznański, Podkarpacki, Pomorski i Ostrowski. Roczny plan lotów silnikowych wykonały dotychczas tylko trzy kluby: Podkarpacki, Olsztyński i Śląski.

Październik podobnie jak wrzesień przyniósł szereg niespodzianek w postaci przekroczenia miesięcznej normy lotów szybowcowych i silnikowych przez kluby, o których dotychczas niewiele było słychać. I tak np. Aeroklub Olsztyński wykonał w dniu 28 października br. 280% planu lotów szybowcowych za październik. Do osiągnięcia takiego wyniku przyczyniło się bezwątpienia współzawodnictwo indywidualne, które wprowadzono na terenie tego klubu z dniem 1 września br. Zwycięzcą współzawodnictwa indywidualnego w klubie we wrześniu został pil. Sołtykiewicz Jan.

Współzawodnictwo indywidualne jest właśnie tym czynnikiem, który pobudza pilotów w klubach do lepszej pracy. Mamy tego najlepszy dowód np. w Aeroklubie Gdańskim, który w sierpniu, wrześniu i październiku, tj. od chwili rozpoczęcia lotów osiągnął ładne wyniki. We współzawodnictwie indywidualnym wśród pilotów silnikowych w Aeroklubie Gdańskim za okres od 18 sierpnia do 30 września br. zwyciężył pil. Kaszubski Zenon, zdobywając 4 434,5 punktów, drugie zajął pil. Franaszczuk Zygmunt — 4 103 punktów, na trzecim uplasował się pil. Dondajewski Bogdan — 3 800 punktów, czwartym był pil. Cenecki — 3 107 punktów.

Jak widzimy z powyższych wyników układ miejsc w porównaniu ze stanem z 19 września br. (patrz SiM — 41 (173)— Aerokluby) znacznie się zmienił. Pierwszego miejsca nie pozwolił sobie odebrać jedynie pil. Kaszubski. Ciekawi jesteśmy, jak będą przedstawiały się wyniki współzawodnictwa w Aeroklubie Gdańskim w następnym miesiącu?

Współzawodnictwo indywidualne obejmuje coraz większą ilość pilotów. Nawet poszczególne kluby rzucają sobie wezwania do współzawodnictwa opartego na regulaminie współzawodnictwa międzyklubowego, jak to uczynił na przykład niedawno Aeroklub Jeleniogórski, wzywając do szlachetnej walki — wyścigu, Aeroklub Grudziądzki. Przy okazji, kiedy piszę już o współzawodnictwie, zapoznam Czytelników z wynikami współzawodnictwa z Kursu Akrobacji w Olsztynie, który odbył się w sierpniu br.

W grupie instruktorów 1 miejsce zdobył Miłosz Stanisław (A. Podkarp.), drugie — Kiszka Stanisław (A. Kujaw.) i Kubicki Marian (A. Krak.), trzecie — Grabowski Antoni (A. Lub.). W grupie pilotów pierwszym był Hempel Ziemowit (A. Szcz.), drugim — Figwer Jacek (A. Śl.), trzecim — Pabian Waldemar (A. Krak.). Zwycięzcom przyznane zostały nagrody w postaci dodatkowych kontyngent benzyny.

Wracając jeszcze do kursu w Olsztynie, trzeba stwierdzić, że spełnił on swoje zadanie. Młodzi piloci rozeszli się do klubów opanowawszy skomplikowaną technikę pilotażu w dziedzinie akrobacji.

Zresztą to jeszcze nie wszystko. Dotychczas bowiem, w niektórych klubach był tylko jeden specjalista od holowania, lotów ślepych i nocnych, akrobacji czy nawigacji.

To musiało się skończyć. Jeszcze w tym roku kluby przystąpią do przeszkolenia na kursach specjalnych najlepszych, najmłodszych i najbardziej aktywnych pilotów. Niektóre kluby przystąpiły już do organizowania takich kursów. Kursy holowania prowadzą obecnie aerokluby: Jeleniogórski, Gdański, Krakowski i Poznański. W Aeroklubie Warszawskim kurs taki odbył się w październiku — ukończyło go 8 pilotów. Obecnie klub ten podobnie jak i Aeroklub Bydgoski prowadzi kurs lotów bez widoczności.

* * *

Niedawno jeden z najmłodszych pilotów Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — Herzyk Mieczysław wykonał na „Jeżyku“ ciekawy lot nocny. Startując na holu w dniu 19 października o godz. 14.42, po odczepieniu się na wysokości 1 300 m, latał cały czas na fali na wysokości 2 500 m. Lądowanie nastąpiło o godz. 22 37 na dyspozycję z ziemi. Dodać należy, że piloci ABB wykorzystują w coraz większym stopniu zjawisko fali.

W najbliższych dniach Aeroklub Bielsko-Bialski robi wyprawę do Jeleniej Góry na podbój stojącej chmury. Do tego tematu wrócimy jeszcze później. Na zakończenie, chcemy zwrócić uwagę Czytelnikom na podaną poniżej tabelkę wykonania planu lotów przez kluby we wrześniu. Tabelka ta daje pełny obraz pracy aeroklubów w tym miesiącu.

Plan lotów silnikowych przekroczyło 20 klubów, szybowcowych—17 klubów — jak widać wszystkie kluby latały. Komentarze chyba zbyteczne — tabelka mówi sama za siebie. Wrzesień był miesiącem wzmożonej pracy.

TABELA WYKONANIA PLANU LOTÓW WE WRZEŚNIU

L. p.	Aeroklub	Procent wykonania we wrześniu planu lotów	
		Szybowcowych	Silnikowych
1	Bielsko-Bialski	448,5	148
2	Białostocki	135	132,2
3	Bydgoski	77,2	252
4	Częstochowski	36,9	166,6
5	Gdański	117,6	276
6	Grudziądzki	169,9	203
7	Jeleniogórski	112,2	111,2
8	Kielecki	143,7	91
9	Krakowski	126,2	151
10	Kujawski (Inowrocław)	220,5	321
11	Lubelski	156,5	264
12	Łódzki	31,1	159,2
13	Mielecki	90	46
14	Olsztyński	104,1	153
15	Ostrowski	307,8	71
16	Pomorski (Toruń)	272,9	37,2
17	Poznański	150,8	129
18	Podkarpacki (Krosno)	315,5	416
19	Radomski	82,3	110
20	Rzeszowski	54,7	123,2
21	Słupski	282,4	—
22	Śląski (Katowice)	110,5	221
23	Szczeciński	20,2	152,9
24	Warszawski	95,8	137
25	Wrocławski	111,3	107
	ARP	159,2	166

„MŁODE SKRZYDŁA"

TADEUSZ REJNIAK

W felietoniku zatytułowanym „A jednak się kręci" dzieliłem się z Czytelnikami w jednym z majowych numerów S M-u radosną wiadomością, że na Żarze są prowadzone prace przy nakręcaniu krótkometrażowego filmu reportażowego z dziedziny lotniczo-szybowcowej.

Film ten pod tytułem „Młode Skrzydła" widziałem na ekranie i odniesionymi wrażeniami chcę podzielić się zarówno z tymi, którzy go już oglądali, jak i z tymi, którzy go oglądać będą.

„Szybownik pije wiatr i zagryza słońcem" — cisnęło mi się podczas wyświetlania „Młodych Skrzydeł" uparcie na myśl, równie piękne, co trafne zdanie Kornela Makuszyńskiego i najchętniej byłbym pojechał wprost z kina na szybowisko, żeby właśnie znów napić się wiatru i zagryźć potężnym kęsem słońca. Bo też realizatorzy filmu nie zawiedli oczekiwań. Pokazali na płótnie fragmenty tego najwspanialszego ze sportów i sprawili to, że ten kto lata, chciałby od razu startować, a ten kto zna szybownictwo tylko ze słyszenia, patrzy na obraz z niedowierzaniem, że „to naprawdę tak można".

Film jest krótki, dziesięciominutowy i obrazuje w ogólnym zarysie drogę entuzjasty latania od teoretycznych wykładów z dziedziny aerodynamiki i mechaniki lotu, poprzez modelarnie, badania lotniczo-lekarskie, szybowiska szkolne i treningowe, aż do wyczynowego latania szybowcowego. Całość tworzy logicznie powiązany reportaż, opatrzony rzeczowymi objaśnieniami, a zdjęcia i kompozycje, szczególnie części szybowcowej są tak piękne, jak piękny sam ich temat.

„Główne role" tego filmu grają czołowe gwiazdy naszego szybownictwa: „Sępy" i „Muchy", przy wydatnej pomocy grupy szybowników, która w maju trenowała na Żarze, przygotowując się do Krajowych Zawodów Szybowcowych Juniorów. Ten ostatni miły fakt jest powodem, dla którego w ciemnościach sali jednego z kin warszawskich; podczas wyświetlania „Młodych Skrzydeł" słyszałem dochodzące z sąsiednich rzędów, wzmocnione radością szepty:

— Patrz, patrz — kierownik Dziurzyński!

— Niech skonam! Moja „Mucha"!

Bezsprzecznie bardzo miło jest zobaczyć na ekranie sympatyczne twarze dobrych znajomych i kolegów, albo odczytać znaki rejestracyjne szybowców, na których się nieraz latało, ale jeszcze milej jest uświadomić sobie, że wreszcie „Film Polski" zainteresował się tematem lotniczo-szybowcowym i że wreszcie temat ten znalazł najlepszą drogę do tak bardzo potrzebnego mu spopularyzowania wśród najszerszych rzesz społeczeństwa.

W rozmowach na temat filmu słyszałem głosy krytyki; że reportaż jest nazbyt ogólny, że pokazuje tylko stronę szybownictwa, pomijając zupełnie latanie silnikowe i że w związku z tym nie daje pełnego obrazu szkolenia lotniczego...

Moim zdaniem pominięcie latania silnikowego nie ujmuje wartości reportażowi, który kończy się na szybownictwie wyczynowym. Przecież nie każdy pilot silnikowy musi przejść kurs wyczynowego latania szybowcowego, jak i nie każdy szybownik wyczynowy musi zostać pilotem silnikowym. Jeżeli rozpatrywać „Młode Skrzydła" jako reportaż z całości sportowego wyszkolenia lotniczego, to bezwzględnie zarzut opuszczenia części latania silnikowego jest uzasadniony. Według mnie jednak film ten, jako pierwszy tego rodzaju, słusznie nie wyczerpuje całości zagadnienia, a mając charakter filmu informacyjnego jest całkowicie zamkniętym reportażem. Samo zaś szkolenie i latanie silnikowe stanowi taki bogaty i równie wdzięczny temat sportowy, że powinno być potraktowane oddzielną krótkometrażówką i na pewno się jej w najbliższym czasie doczeka. Apelujemy do „Filmu Polskiego" za pośrednictwem S M-u o taką krótkometrażówkę jak najusilniej.

Ale posłuchajmy co na ten temat mówi operator ekipy, która zmontowała „Młode Skrzydła", bo właśnie parę dni temu spotkałem przypadkowo operatora Fuksa. Zaindagowany o „Młode Skrzydła" wyjaśnił, że zdjęcia nakręcane do tego filmu, mogły dać materiał do krótkometrażówki co najmniej dwudziestominutowej, czyli około sześciuset metrów taśmy filmowej. Wykorzystanych na razie zostało tylko 300 metrów celowo, żeby móc puścić film, nie tylko do programów aktualności, a przeciwnie, do wszystkich kin, jako dodatek do normalnego programu, obok kroniki filmowej. Ogólny plan programów krótkometrażowych „Filmu Polskiego" ma właśnie tendencję częstszego nakręcania i wyświetlania filmów z dziedziny lotniczej, kosztem ich długości.

Te kilka słów wyjaśnienia są chyba dostatecznie przekonywujące i trudno im nie przyznać słuszności, wyzbywając się równocześnie wszelkich zastrzeżeń odnośnie „Młodych Skrzydeł".

Na zakończenie warto wspomnieć, że „Ceskoslovenski Statni Film" puszcza na ekran z początkiem przyszłego roku długometrażowy film o treści lotniczej. Zamieszczone w numerze fotosy wróżą film naprawdę ładny, będziemy więc oczekiwać jego ukazania się na naszych ekranach z dużą niecierpliwością.

Niezapomnianą kreację pilota - bohatera, Mieresjewa, w słynnym radzieckim filmie lotniczym „Opowieść o Prawdziwym Człowieku" stworzył doskonały aktor, Kadocznikow



TAJEMNICE TUNELU AERODYNAMICZNEGO

ANDRZEJ TRZCIŃSKI

I

Konieczność obliczania modeli wyczynowych pod względem aerodynamicznym nie ulega już dziś wątpliwości. Tylko przez systematyczny dobór coraz korzystniejszych kształtów profili i zewnętrznych części modelu możemy dojść do pewnych wyników. Poszukiwań tych nie można oczywiście prowadzić „na ślepo", lecz muszą one być poparte przez konkretne dane liczbowe.

Niestety, materiałów do obliczeń aerodynamicznych modeli latających mamy bardzo niewiele. Wiemy już, że pomiary aerodynamiczne wykonywane przy stosunkowo dużych prędkościach w normalnych tunelach nie nadaja się zupełnie do zastosowania w modelarstwie *. Wniosek stad prosty: modelarze muszą sami wykonywać pomiary aerodynamiczne na własny użytek i na nich opierać obliczenia modeli. Sprawa jest o tyle ułatwiona, że przyrządy potrzebne do takich pomiarów są bez porównania mniejsze, prostsze, łatwiejsze do wykonania i tańsze w eksploatacji od urządzeń normalnego tunelu.

Za granicą, jak np. w Związku Radzieckim i w wielu innych krajach powstały specjalne laboratoria poświęcone badaniom modelarskim. U nas, niestety, sprawa ta oczekuje jeszcze na realizację.

W artykule niniejszym podajemy schemat i opis małego tunelu aerodynamicznego do pomiarów modelarskich, który może być wykonany bez trudności w każdej modelarni lub warsztacie stolarskim (oczywiście prócz silniczka elektrycznego). Podobny tunel zbudował własnoręcznie autor. Wykonano przy jego pomocy szereg ciekawych pomiarów wstępnych, jednak wybuch powstania przerwał dalsze prace, a instalacja uległa zniszczeniu.

* * *

Tunel dla celów modelarskich musi odpowiadać specjalnym warunkom. Najbardziej nas interesującym zagadnieniem są pomiary sił aerodynamicznych na płacie i innych częściach modelu w zakresie małych liczb Reynolds'a (wystarczą więc nam małe wymiary badanego modelu i mała prędkość przepływu powietrza) i w warunkach opływu płata modelu, t. zn. przy laminarnej strukturze warstwy granicznej. Powietrze w atmosferze jest praktycznie wolne od zaburzeń, to też aby wyniki naszych pomiarów miały realne zastosowanie, strumień w przestrzeni pomiarowej tunelu musi być również laminarny. W normalnych tunelach czynnik ten nie ma tak dużego znaczenia, gdyż skrzydła dużych samolotów, pracujące na liczbach Re dużo większych od krytycznej, w każdym wypadku mają burzliwą warstwę graniczną. Dlatego też większość „dużych" tuneli wykazuje dość znaczną burzliwość strumienia w przestrzeni pomiarowej i gdyby nawet przeprowadzić w nich dmuchania na małych Re, otrzymane wyniki nie byłyby użyteczne dla modelarstwa.

Za wskaźnik burzliwości strumienia w tunelu przyjmujemy stosunek krytycznej liczby Re dla kuli badanej w wolnej atmosferze, równy $4{,}05 \cdot 10^5$, do krytycznej liczby Re dla kuli badanej w danym tunelu. W większości „dużych" tuneli wskaźnik ten wynosi około 2, natomiast w naszym tuneliku tylko 1.1. Zawdzięczamy to zastosowaniu specjalnych urządzeń, zmniejszających burzliwość strumienia, jak: prostownica ulowa, sito i dość długi kanał przed dyszą wylotową.

Tunel jest typu przelotowego z wentylatorem tłoczącym; przestrzeń pomiarowa leży na zewnątrz tunelu u jego wylotu w wolnym strumieniu wydmuchiwanego powietrza. Ten typ tuneli nie jest stosowany przy większych rozmiarach ze względu na pulsacje przepływu, występujące przy większych prędkościach. Średnica strumienia w przestrzeni pomiarowej wynosi 300 mm, możemy więc badać modele płatów o maksymalnej rozpiętości 210 mm i ciała o długości do 180 mm. Największa prędkość strumienia w przestrzeni pomiarowej wynosi około 15 m/sek. Stosując modele płatów o wydłużeniu 3 (z tego wydłużenia można wyniki pomiarów przeliczyć na inne, dowolne wydłużenie) otrzymujemy szerokość płata 70 mm, a więc największą osiągalną Re = 73 000 dla płatów. Jest to liczba Re, odpowiadająca bardzo dużym i szybkim modelom, leży więc na górnej granicy interesującego nas zakresu Re. Zmniejszając obroty silnika, zmniejszamy oczywiście prędkość strumienia w przestrzeni pomiarowej i możemy przeprowadzać badania na dowolnie mniejszych liczbach Re.

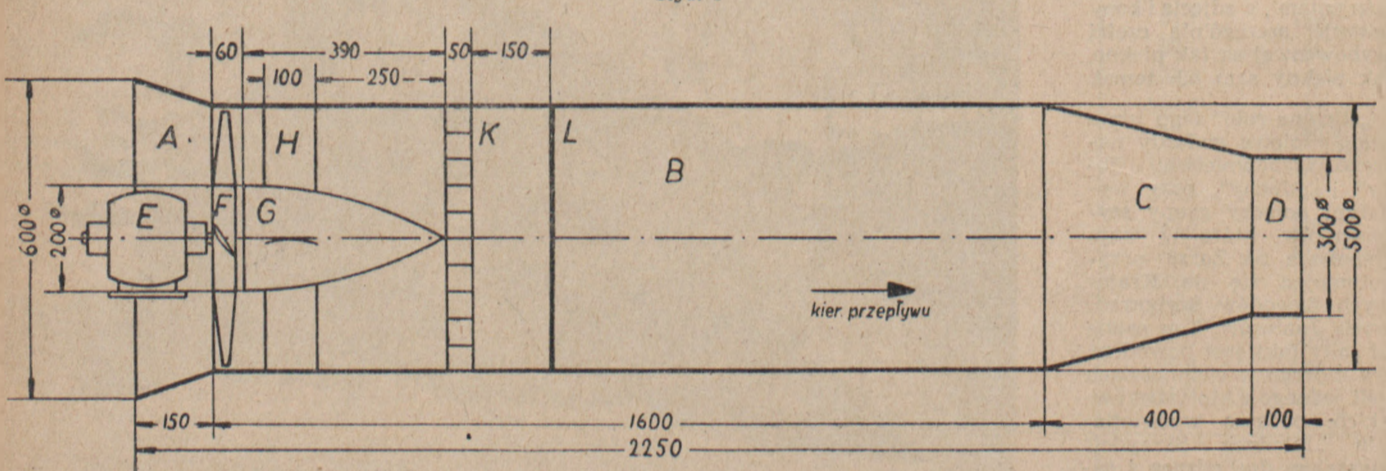
Ze względu na małe wymiary, podyktowane ułatwieniem budowy, tunel nie nadaje się do badań zmniejszonych kopii całych modeli, możemy jednak wyznaczać przy jego pomocy współczynniki aerodynamiczne poszczególnych detali modelu, a przede wszystkim ustalać biegunowe różnych profili płatów przy różnych Re, co da nam już bogaty materiał doświadczalny do obliczeń osiągów modeli.

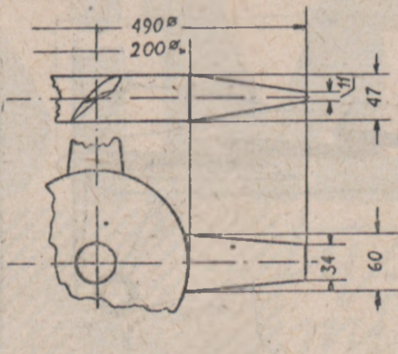
Przekrój podłużny tunelu pokazany jest na rys. 1. Tunel składa się ze stożkowatej dyszy wlotowej (konfuzora) A, cylindrycznego kanału B i stożkowatej dyszy wylotowej C, zakończonej cylindrycznym wylotem D, przed którym umieszcza się badany model. Zespół napędowy składa się z silniczka elektrycznego E o mocy minimum 250W i maksymalnych obrotach co najmniej 1 450 obr/min, przy czym winna być zapewniona ciągła regulacja obrotów od zera do makismum **. Silnik napędza osadzony na wale czteropłatowy wentylator o skoku 0,5 m i profilu łopatek NACA 4 409 (zob. SiM Nr 40—48 r.). Wymiary bloku do wykonania łopatek pokazane są na rys. 2. Za wentylatorem, celem zmniejszenia zawirowań, znajduje się owiewka G oraz prostownica łopatkowa H, złożona z 4 łopatek z blachy gr. 1 mm łukowato wygiętych. Kierownica ma na celu usunięcie składowej obrotowej ruchu powietrza w tunelu, a łopatki służą jednocześnie do podwieszenia owiewki G. Dalej kanał tune-

* Zob artykuł inż. Staszka „Tajemnica liczby Re" w N-rach 7, 9, 10 i 11 SiM-u z br. Znajomość tego artykułu konieczna jest do zrozumienia niniejszego.

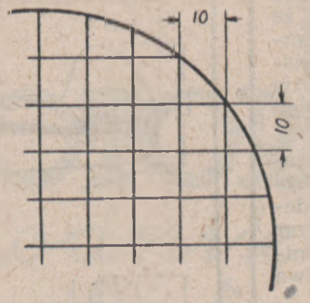
** Opisywanie sposobów regulacji obrotów silników elektrycznych wykracza poza ramy artykułu. Patrz specjalne podręczniki.

Rys. 1

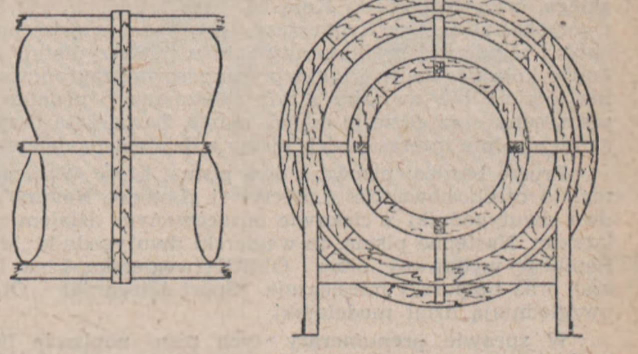




Rys. 2



Rys. 3



Rys. 4

lu przegrodzony jest prostownicą ulową K, która służy do rozdrabniania większych wirów odrywających się od wentylatora. Prostownica składa się z krzyżujących się ze sobą pasów sklejki lub blachy o grubości 1 mm tak, iż tworzą one szereg kanalików o kwadratowych przekrojach (rys. 3). Za prostownicą znajduje się sito K, wykonane z siatki drucianej o wymiarach oczek około 2 × 2 mm z możliwie najcieńszego drutu. Sito służy do dalszego rozdrabniania wirów, które w końcu całkowicie zanikają w stosunkowo długiej części kanału przed dyszą wylotową.

Jeżeli chodzi o rozwiązanie konstrukcyjne, to ograniczymy się do podania kilku ogólnych wskazówek; szczegółowy opis zająłby zbyt wiele miejsca, nie jest to zresztą sprawą istotną i każdy modelarz na pewno poradzi sobie z projektem wykonawczym.

Tunel najlepiej jest wykonać ze sklejki 1 mm, przyklejonej do zewnętrznego szkieletu złożonego z kilku kołowych wręg i czterech podłużnic z sosny. Do bocznych podłużnic przymocowane są nóżki tunelu, które przykręcamy do podłogi. Widok szkieletu tunelu z przodu i fragment widoku z boku pokazane są na rys. 4. Wygodnie jest wykonać tunel z kilku segmentów skręconych śrubami, co ułatwia montaż i demontaż. Silnik ustawia się na łożu niezwiązanym z tunelem, również przykręconym do podłogi, które najlepiej jest wykonać z taśmownika żelaznego tak, aby stawiało jak najmniejszy opór powietrzu wchodzącemu do tunelu. Przy montażu zwrócić uwagę, aby oś wału silnika pokrywała się ściśle z osią tunelu. Wentylator wykonujemy z dwóch sklejonych na krzyż klocków lipowych lub olchowych tą samą techniką co śmigła modelarskie, bardzo dokładnie wyważamy i osadzamy na wale silnika za pośrednictwem metalowej piasty, którą należy zaprojektować stosownie do wymiarów wału. Owiewkę G można wytoczyć z drewna lub wykonać jako konstrukcję szkieletową i pokryć sklejką.

Wszytkie części i zespoły tunelu należy projektować z dużym zapasem wytrzymałości, aby całość była dostatecznie sztywna. Należy bardzo dokładnie przestrzegać wymiarów i ustawienia poszczególnych części względem osi tunelu. Przy montażu tunelu na podłodze należy zwrócić uwagę, aby oś jego była ściśle pozioma, co będzie miało znaczenie przy pomiarach.

O ustawieniu modelu i metodach pomiarów sił aerodynamicznych napiszemy w dalszych częściach artykułu.

(c. d. n.)

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Śląski okręg LL, jako jedyny, zorganizował w Bytomiu eliminacyjne zawody modeli na uwięzi i najlepszych zawodników wysłał do Poznania. Teraz już wiecie... dlaczego okręg śląski zdobył nagrodę przechodnią?

Tylko trening przed zawodami i eliminacja może zapewnić zwycięstwo. Trudno natomiast wymagać wygranej, gdy cała modelarnia licząca na przykład dwunastu ludzi, wykonała w ciągu roku **11 modeli kartonowych i 4 szybowce** (!?). Gdy modelarnia taka nie przysyła sprawozdań z wyników pracy, czy rozchodu pieniędzy... Gdy modelarnia otrzymuje materiał modelarski bezpłatnie, a nie pracuje... Nawiasem mówiąc — co zrobić z taką modelarnią? Udzielić nagany? Udzielam więc publicznej nagany modelarni w Kartuzach. Tej modelarni, która żaliła się, że Gdański Okręg LL zapomniał o nich i nie udziela pomocy. Dokumenty nadesłane nam przez Dyrekcję Wojewódzkiego Okręgu LL w Gdańsku rozwiały wszelkie wątpliwości. Poprawcie się, Kartuzy, i rozpocznijcie solidną pracę. Nie 15 modeli rocznie, a tysiąc! Jesteśmy pewni, że następny raz usłyszymy o modelarni w Kartuzach same przyjemne wiadomości.

Przy okazji, jeśli mowa o porządku i modelarniach, to muszę odpowiedzieć instruktorowi C. Z., że nie należy trwonić balsy, która jest przeznaczona do budowy modeli wyczynowych, rekordowych, a nie do „szkolniaków". Dlatego radzę Wam, drogi kolego, zróbcie u siebie w modelarni rozdzielnik na balsę i wydawajcie ją tylko zaawansowanym, którzy mają chęć i zdolności do pobicia jakiegokolwiek rekordu w małym lotnictwie.

Pytacie również, czy model bezsilnikowy, na wędce, można robić z balsy. Poco? pytam — poco? Sklejkowy lata o wiele lepiej i jest bardziej wytrzymały. Zresztą balsa tylko w rękach bardzo doświadczonego modelarza spełnia swoje zadanie. Wielu używa balsy, bo nie potrafi zbudować nic uczciwego ze zwykłych materiałów. Można budować z tego materiału, którego jest u nas w wystarczającej ilości. Przypominam, że rekordowy model szybowca kolegi Śmielkiewicza nie posiadał ani grama balsy!

Również bez użycia balsy zbudował kolega Marian Cebulski z Rzeszowa śmigłowiec bardzo prostej konstrukcji. Rysunek modelu będzie zamieszczony w SiM-ie, a na razie to w Zarządzie Głównym LL w Warszawie wszyscy dyrektorzy puszczają ten helikopter nie mogąc się nacieszyć ładnymi lotami.

Podobno w Rzeszowie nie znają się na tego rodzaju pomysłach, bo gdy kolega Marian zwrócił się do tamtejszego okręgu LL, to go trochę zlekceważono...? A tymczasem kilka pomysłów nadesłanych przez konstruktora do Warszawy spotkało się z pełnym zainteresowaniem naszych władz Ligowych. Nie dziwię się zresztą, bo poco w Rzeszowie śmigłowiec, mają i tak wiele kłopotu z założeniem modelarni... (!)

W kłopocie tym, „pomaga" im zresztą bardzo wydatnie Zarząd Miejski miasta Rzeszowa, którego absolutnie nie interesuje zagadnienie, czy najmłodsi obywatele pracują na podwórku, czy w ciepłym, ogrzanym pomieszczeniu. Znając jednak ojców miasta Rzeszowa, którzy potrafili pomóc w ufundowaniu samolotu sanitarnego, sądzimy, że tylko nawał pracy spowodował, iż modelarze nie dostali lokalu. Baczność Rzeszów! Prosimy zgłosić się z delegacją do Zarządu Miejskiego z niniejszym numerem SiM-u, bo, jak nas informują, lokal już na Was czeka! I nie zapominajcie złożyć podziękowania Prezydentowi miasta za okazaną pomoc.

Jak się zakłada modelarnie, tam gdzie nie ma tak zwanego „lokalu", pokazali nam modelarze poznańscy. Nie ma lokalu? Zbudujemy sami. No i budują. Będzie to ładny parterowy domek (!) z boiskiem specjalnym dla modeli na uwięzi; z laboratorium, świetlicą itd.

W ciekawy sposób postarali się o fundusze (bo taki domek kosztuje ho, ho). Mianowicie przeprowadzili zbiórkę pieniędzy i budują, wyrabiając ileś tam procent normy. Muszę powiedzieć, że kolega Karaban w godzinach pozasłużbowych zakłada tam wspaniałą instalację centralnego ogrzewania. Bardzo ładny przykład dla innych Okręgów LL. Bardzo ładny przykład ofiarności społeczeństwa miasta Poznania.

Obserwator

POCZTA LOTNICZA

Z przyjemnością przeczytałem list kol. **Tadeusza Dolczewskiego**, członka Zarządu Koła LL przy I Państwowej Szkole Ogólnokształcącej w Bydgoszczy. Kol. Tadeusz pisze nam, że oprócz regularnej prenumeraty SiM-u i „Skrzydlatej" członkowie koła postanowili także prenumerować zagraniczne pisma lotnicze i w związku z tym proszą nas o podanie nazw pism, ceny oraz gdzie je można nabyć. Zaznaczają przy tym, że szczególnie interesują ich pisma z działem modelarskim.

Proszę bardzo: pierwsze dwa pisma, które Wam polecamy, to czechosłowackie „Letectvi" i „Letecke Noviny", obydwa dwutygodniki z ciekawie opracowanym działem modelarskim. Następne pisma, to węgierski dwutygodnik „Magyar Repüles" wydawany przez OMRE (węgierska Liga Lotnicza) oraz bułgarski miesięcznik „Sport i technika". Obydwa uwzględniają dział modelarski.

W sprawie prenumeraty tych pism napiszcie list do Spółdzielni Wydawniczo-Oświatowej „Czytelnik", Dział Prenumeraty Zagranicznej, Warszawa, ul. Wiejska 19, lub do Robotniczej Spółdzielni Wydawniczej „Prasa", Warszawa, Plac Unii Lubelskiej, prosząc o szczegółowe informacje.

Wielu z entuzjastów „małego lotnictwa" prosi nas o wymienienie numerów SiM-u, w których drukowaliśmy „Szkołę modelarstwa lotniczego". Spełniając ich prośbę, a między innymi kol. kol. **Jerzego Traczyka z Kosewka, p-ta Pomiechówek** i **Mariana Czerwonki z Boisk, pow. Iłża** komunikujemy, że „Szkoła modelarstwa lotniczego" drukowana była w następujących numerach SiM-u: rok 1947 — Nr Nr 34 (62, 36 (64), 37 (65), 38 (66), 39 (67), 40 (68), 41 (69), 42 (70), 43 (71), 45 (73), 46 (74), 47 (75), 48 (76), 50 — 52 (78 — 80). Rok 1949 — Nr Nr 6 (86), 7 (87), 9 (89), 10 (90), 11 (91), 12 (92), 15 (95), 16 (96), 18 (98), 19 (99), 21 (101), 23 (103).

Chcąc nabyć te numery, należy podać ich wykaz do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, Al. Jerozolimskie 55 wpłacając czekiem 330 zł na konto PKO I-978.

Sprawa z wyliczaniem numerów SiM-u nie kończy się na „Szkole modelarstwa lotniczego". **Koledze Janowi Szymczakowi z Gdańska** i wszystkim tym, którzy proszą o wymienienie numerów SiM-u, w których podawaliśmy kolejne rysunki silniczka samozapłonowego do modeli latających, komunikujemy, że pierwszy rysunek (plan ogólny) silniczka podaliśmy w numerze 51 — 52 SiM-u z grudnia 1948 r. Następne rysunki warsztatowe wszystkich detali zamieszczaliśmy, w numerach z r. 1949: 1 — 2 (133 — 134), 3 (135) oraz w kolejnych aż do 10 (142) włącznie.

I jeszcze jedna wiadomość dla kol. **Eugeniusza Malinowskiego z Poznania:** książki: „Samolot PO-2" — konstrukcja i technika pilotażu, jak również „Elektrotechnika dla pilotów i mechaników lotnictwa", można nabyć w cenie 150 i 300 zł w Księgarni wyd. MON „Prasa Wojskowa", Warszawa, Krakowskie Przedmieście 11. W tym celu należy wysłać do księgarni list z zamówieniem, wpłacając jednocześnie należność na konto PKO I-8000 (dokładnie zaznaczyć cel wpłaty).

Bardzo mnie zdziwił list kol. **Henryka Różyckiego z Podlesia, pow. Włoszczowa**, który pisze, że chce zostać lotnikiem i prosi o informacje, jak ma postąpić, aby móc latać. Wszystko byłoby w porządku, gdyby nie to, że kol. Henryk w dalszym ciągu swego listu dodaje: „...państwo powinno samo szkolić, a nie brać jeszcze pieniądze, jak słychać".

Otóż nie wnikając w to, od kogo kol. Henryk zasłyszał bzdury o płaceniu za naukę pilotażu, pragnę jemu i wszystkim jeszcze nieświadomym powiedzieć (jest ich już chyba bardzo niewielu), że w Ludowej Polsce nie płaci się za szkolenie lotnicze.

Kandydaci w wieku 16 — 18 lat, po zgłoszeniu się z dokumentami w Powiatowej Komendzie PO „Służba Polsce" przechodzą badania lotniczo-lekarskie, teoretyczne kursy szybowcowe i z początkiem sezonu lotów wyjeżdżają na szybowisko, o ile pomyślnie zostaną zakwalifikowani.

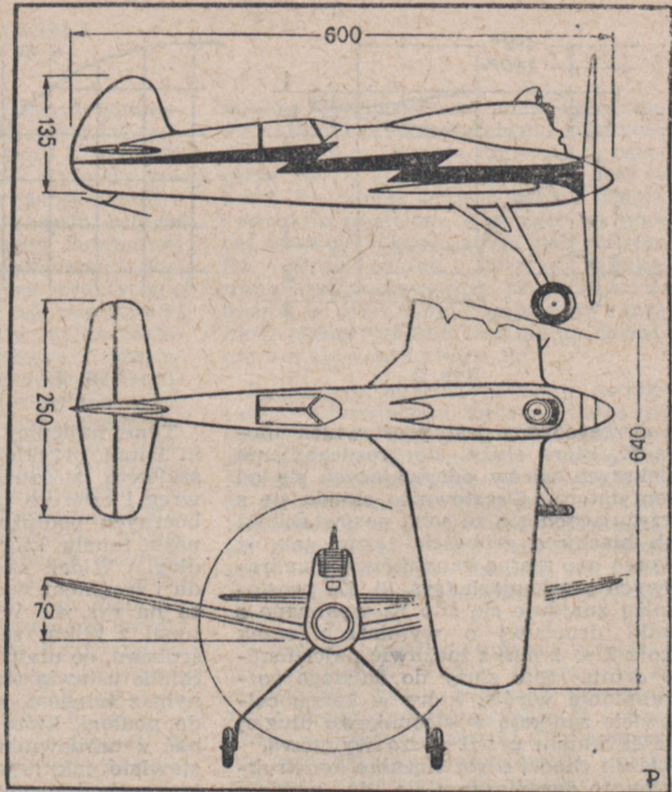
ZAR.

Na zdjęciu na okładce:

Stanisław Wielgus, nowy rekordzista Polski w locie na długotrwałość (35 godzin 14 minut) na swoim „Komarze".

Foto: Seko-WAF

CO BUDUJĄ MODELARZE?



MODEL NA UWIĘZI

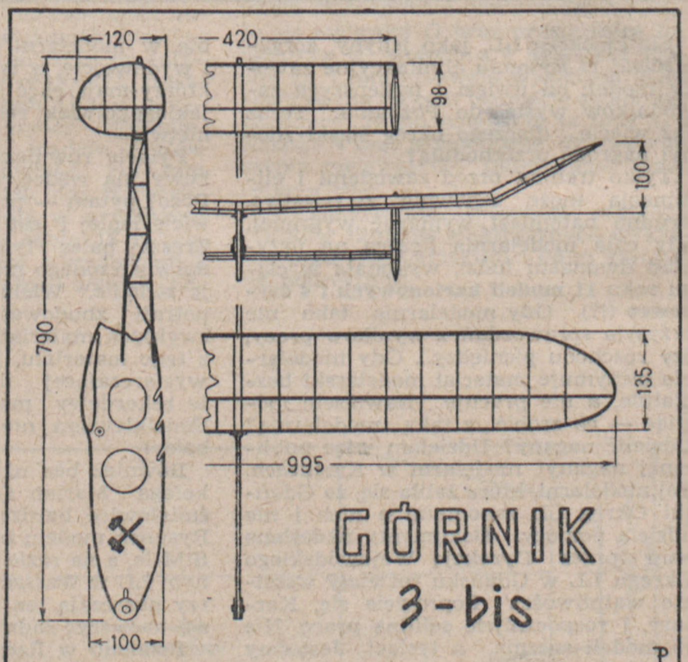
Konstr. Jan Staszek, inż. — Warszawa

Konstrukcja z materiałów krajowych. Silnik o pojemności 10 cm^3. Ciężar modelu — 960 g.

SZYBOWIEC SZKOLNY „GÓRNIK 3-BIS"

Konstr. Stanisław Tytko — Pszów

Konstrukcja z materiałów krajowych. Powierzchnia 17,2 dcm^2, ciężar 200 g.



Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1852 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-92305

Cena 15 zł